

I. MENCARELLI

AMEDEO MECOZZI

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1979

I. MENCARELLI

AMEDEO MECOZZI

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1979



AMEDEO MECOZZI

INTRODUZIONE

Nella graduatoria ufficiale delle vittorie aeree omologate ai nostri piloti da caccia fra il 24 maggio 1915 e il 4 novembre 1918, compare anche il nome di Amedeo Mecozzi, con 5 apparecchi abbattuti. Va ricordato che l'elenco comprende solamente le vittorie per le quali fu possibile raccogliere ogni possibile accertamento. Vennero insomma invalidate vittorie, anche attendibilissime, ma per le quali non fu possibile ottenere una completa prova documentata.

Sebbene Mecozzi sia stato un valoroso campione del duello aereo, pochi oggi, almeno delle giovani leve aeronautiche ne ricorderebbero il nome se questo nome non fosse indissolubilmente legato alla creazione ed all'affermazione della quarta specialità dell'Armata Aerea: l'Aviazione d'Assalto. La dottrina da lui elaborata sulla specialità occupa un posto importante nella storia dell'Aviazione Militare.

Chiaro e forte scrittore di cose militari, dotato di vasta profonda cultura non soltanto professionale, acuto e lucido polemista, sin dai giorni lontani in cui propose alle così dette competenti autorità, la necessità di realizzare una nuova forma di offesa dall'aria e di cooperazione con le forze di superficie, da attuarsi con l'aviazione d'assalto, seppe coraggiosamente difendere le sue idee, specie all'inizio, quando queste idee erano in stridente contrasto con quelle correnti generalmente adottate.

Mecozzi fu il più valido contraddittore del pensiero del Generale Giulio Douhet — autore come tutti sanno dell'opera "il Dominio dell'Aria" — in quanto il generale postulava l'impiego massivo delle forze aeree per conquistare anzitutto la signoria della terza dimensione, indispensabile premessa per facilitare le operazioni delle forze terrestri e navali, e per paralizzare poi, ancora dall'alto, nell'entroterra nemico, in profondità, quei gangli vitali direttamente o indirettamente connessi all'efficienza e alla continuità operativa dello schieramento opposto. In breve, mentre secondo la concezione douhettiana l'elemento decisivo per vincere la guerra risiedeva in un grandioso possente schieramento del mezzo aereo, in funzione soprattutto strategica, Mecozzi l'impiego del mezzo aereo lo concepiva come elemento integratore (anche se di straordinaria importanza ed efficacia) ma nel campo tattico, non considerando però il campo tattico nella stretta accezione del ter-

mine: un campo tattico allargato. Il suo acceso perseverante antagonismo contro la dottrina dell'autore del "Il Dominio dell'Aria" era anche sollecitato da un'istintiva ripugnanza per i bombardamenti indiscriminati, a teppeto, per i massacri di popolazioni inermi (come avvenne su larga scala durante la seconda guerra mondiale) che si accompagnano inevitabilmente alla guerra aerea integrale applicando appunto le concezioni del generale.

"La guerra è un evento spesso inevitabile ma sempre crudele — era solito dire Mecozzi — cerchiamo almeno, nei limiti del possibile, di moralizzarla".

Su questo filo d'idee merita di essere citato un brano tolto di peso da un articolo pubblicato dal Maggiore Generale Alberto Rea nel n. 3 del marzo 1972, della Rivista Aeronautica, intitolato "Umanità nella dottrina di Amedeo Mecozzi": "I suoi toni accesi, polemici, spesso violenti — dice il Generale Rea — non scaturiscono mai da impulsi momentanei e incontrollati perché la sua natura è fortemente riflessiva, e la sua ricerca di una via giusta è frutto di uno studio costante e faticoso. Egli è schivo perciò delle facili suggestioni, e la sua concezione della guerra aerea si sviluppa attraverso anni di meditazioni, sul filo di una logica stringente sostenuta, fino all'ultima ora della sua vita, da una grande fede negli uomini che gli fa affermare che, se pure le guerre sono inevitabili, non è vero che non sia possibile porre un limite alle manifestazioni di violenza che esse comportano. Perciò egli si oppone ad ogni forma di propaganda della violenza, lotta per condannare la criminalità della strategia terroristica, insegue disperatamente un comportamento etico anche in guerra".

Oltreché come studioso, come scrittore e come intrepido soldato del cielo, Mecozzi va ricordato ripetiamo come esempio di onestà intellettuale, d'indomita coerenza. Dedicò l'intera vita a illustrare e difendere la sua dottrina, a respingere, talvolta in termini espliciti ed aspri gli attacchi e le accuse degli antagonisti, sempre ben consapevole che così facendo ne avrebbe sofferto la sua carriera.

Non è questa la sede per schierarsi pro o contro il pensiero di Mecozzi. E' attendibile che, trascinato dalla foga polemica, egli abbia talvolta attribuito all'aviazione d'assalto una versatilità operativa ed una capacità distruttiva tali da mettere in ombra, anche se entro certi limiti, le possibilità delle altre specialità dell'Armata Aerea. In altri scritti, per converso, egli indica e precisa la funzione dell'aviazione d'assalto nel contesto delle forze aeree, senza sminuire l'importanza di ciascuna branca di esse. Ma se qualche volta, come suol dirsi, si lasciò prender la mano, non per questo non dobbiamo giudicarlo con grande indulgenza in quanto ogni sua parola era in fondo dettata da un sincero, tenace, profondo amore per l'Aeronautica Italiana.

Amedeo Mecozzi nasce a Roma il 17 gennaio 1892. Ben poco sappiamo della sua infanzia, adolescenza e prima giovinezza; né lui stesso, in seguito, sebbene fecondo scrittore, per una forma persino eccessiva di riserbo, colse mai occasione per rievocare eventi e fatti personali degli anni remoti della sua vita, e neppure di quelli connessi al lungo arco di tempo trascorso in aeronautica.

Ai primi di dicembre del 1913 si arruola come "soldato volontario" nel 6° Reggimento Genio Ferrovieri, che lascia dopo un'istruzione militare di appena tre mesi e mezzo poiché destinato d'autorità al R° Corpo di Truppe Coloniali, in partenza per l'Africa Orientale.

Sbarcato a Massaua l'8 aprile 1914, rimpatria il 1° giugno dell'anno seguente, rimpatria cioè otto giorni dopo l'ingresso dell'Italia nella prima guerra mondiale. Era stato nel frattempo promosso caporale.

Non abbiamo nessuna testimonianza del tempo che ci consenta di configurare la personalità del giovane geniere, ma non v'è dubbio che sin da quei giorni, nei tratti essenziali, fosse come ce lo descrisse un suo compagno di squadriglia due anni dopo: dotato di una straordinaria carica di dinamismo e di coraggio, resistente alle fatiche continuative, una volontà di acciaio.

Rientrato in Italia, Mecozzi viene automaticamente reincorporato nel 6° Reggimento Ferrovieri, ove rimane ancora tre mesi, durante cui matura in lui il proposito di dedicarsi all'aeronautica ove certamente (così egli immagina) data la sua indole esuberante, inquieta, animosa, troverà un appagamento maggiore che non nel tranquillo organismo tecnico ove ha sin'oggi militato. Chiede dunque di essere trasferito ad una scuola militare di volo. La domanda è accolta. E il 12 settembre 1915 superati gli esami psicofisiologici, il futuro asso del combattimento aereo transita al campo di Cascina Malpenza (Gallarate), ubicato press'a poco nell'area oggi occupata dal grande aeroporto civile milanese. E subito inizia le lezioni a doppio-comando sul biplano Farman-12.

Va ricordato che nelle scuole di volo di quei primi mesi di guerra venivano impiegati gli stessi modelli di aeroplani di cui era equipaggiata la modesta aviazione italiana all'inizio delle ostilità: in tutto 86 aeroplani di etichetta straniera: Blériot, Nieuport, Farman. Quest'ultimo,

di tipo biplano, era azionato da un motore Gnôme da 80 HP, sviluppava una massima velocità oraria di 100 chilometri, e non disponeva, come peraltro ogni altro apparecchio del tempo, di alcun strumento per la condotta del volo. E' da notare inoltre come in quei giorni, sotto l'incalzare delle necessità operative, si richiedesse alle scuole uno sforzo crescente; di conseguenza, per forza di cose, per abilitare al pilotaggio il maggior numero di elementi nel più breve tempo, le lezioni di volo venivano condotte in modo affrettato; si aggiunga che gl'istruttori, il più delle volte, erano essi stessi immaturi, sul piano strettamente professionale, o inadatti, per temperamento a svolgere il delicato compito d'insegnare l'arte e la tecnica del pilotaggio.

Iniziata l'istruzione a doppio-comando ai primi di settembre 1915, il nostro allievo viene nominato pilota di aeroplano su Farman-12 circa cinque mesi dopo, un tratto di tempo, questo, tutt'altro che lungo rammentando il gran numero di giorni in cui, nella brulla e stepposa brughiera gallaratese, ov'era stato allestito il campo della Malpensa, veniva sospesa l'attività aerea per nebbia, pioggia, forte vento, caduta di neve, terreno impantanato.

Due mesi dopo il conseguimento del brevetto (brevetto di 1° grado) Mecozzi come allora si diceva in stile burocratico, "giunge in territorio dichiarato in stato di guerra", e viene assegnato alla 46ª Squadriglia Aeroplani. E presso questo reparto, il 16 aprile 1916 ottiene il brevetto militare su Farman-14 (una versione migliorata del Farman-12), un aereo impiegato al fronte in funzione di ricognizione tattica, combattimento e bombardamento leggero.

Realizzato in due modelli, uno dei quali azionato da un motore fisso raffreddato ad aria, e l'altro da un motore fisso ma raffreddato ad acqua, il Farman-14, in ambo i casi, sviluppava una velocità di 105 chilometri l'ora, aveva un raggio d'azione di 150 km., e un carico utile di poco superiore ai 300 chili.

E' con questo tipo di aeroplano che il Sergente Pilota Amedeo Mecozzi (era stato promosso a tal grado il 31 luglio 1916) inizia la sua attività aerobellica, un'attività consistente in ricognizioni tattiche a vista, rilievi fotografici, osservazioni e inquadramento dei tiri di artiglieria. Parecchi erano i rischi connessi a codesti voli; i velivoli da ricognizione allora non disponevano, ad esempio, di strumentazione per il volo senza visibilità esterna, e frequenti erano le avarie e le pannes ai motori, con coneguenti atterraggi fuori campo, spesso compiuti in zone montane e in terreni accidentati, e le quote operative di volo, necessariamente basse onde poter effettuare accurate osservazioni del terreno, rendevano gli apparecchi assai vulnerabili al tiro contraereo; gli apparecchi erano altresì vulnerabili all'attacco dei caccia avversari data la loro lentezza, la scarsa capacità manovriera, non-

ché il debole armamento difensivo consistente in una mitragliatrice leggera e in una pistola automatica Mauser bicanna. Si aggiungano le difficoltà tecniche imputabili all'impiego di fotomacchine planimetriche e panoramiche imperfette o inadatte alle riprese dall'alto, o imputabili all'uso di radiostazioni trasmettenti e riceventi a scintilla, di vecchio modello, prive di dispositivi per variare in molte gamme le lunghezze d'onda.

Non sempre, va ricordato, l'utilissimo quanto duro e pericoloso lavoro dei nostri ricognitori, veniva apprezzato in adeguata misura, ossia aveva a terra il dovuto riconoscimento. "Quante volte un rilievo fotografico — scrive in proposito il Gen. di S.A. Felice Porro nel suo volume "La guerra nell'Aria" del 1915-1918 — un rilievo che l'aviatore aveva pazientemente commentato e predisposto per renderlo comprensibile ai Comandi (di solito Comandi di Armata. N.D.R.), lottando contro la sonnolenza e la stanchezza dovute al volo, contrastati da aerei nemici e dall'artiglieria da rendere problematico il rientro alla base, veniva accolto con freddezza, e l'interpretazione dei segni sulla lastra fotografica accettata con un senso di malcelata diffidenza. E l'aviatore, dopo qualche giorno, ritornando con altre fotografie, con altre relazioni ritrovava sullo stesso tavolo, nello stesso posto, arrotondati e impolverati, i cartoni dei mosaici fotografici!....."

Ma tornando alle difficoltà indicate, è indispensabile sottolineare come le medesime difficoltà si accrescessero per i neofiti del volo in quanto essi venivano avviati al fronte (lo abbiamo dinanzi accennato) dopo aver ricevuto un'istruzione carente. Quei giovani erano poco più che in grado di reggersi in aria, e già dovevano affrontare voli assai impegnativi sotto l'aspetto strettamente aviatorio, quanto di molto rischiosi su quello militare.

Amedeo Mecozzi, pur esso immaturo, ovviamente, al suo esordio in guerra, in breve tempo, grazie al suo slancio, audacia, naturale talento per il pilotaggio e passione per il volo, riuscì ad acquisire la completa padronanza del velivolo e a destramente utilizzarlo quale macchina bellica.

Nell'arco di tempo compreso fra il 2 giugno 1916 e il 20 aprile 1917 pressochè ininterrottamente trascorso presso squadriglie da ricognizione (fu dapprima alla 48^a squadriglia, successivamente alla 45^a, alla 56^a, alla 49^a, ed alla 50^a) effettuò un gran numero di voli sul nemico, fu più volte colpito dal tiro contraereo, nonché attaccato dai cacciatori austriaci, ma riuscì sempre a tornare al campo di partenza. Senza entrare in una dettagliata descrizione episodica, egualmente una compiuta idea della sua destrezza professionale, senso di responsabilità e coraggio, la possiamo avere trascrivendo le motivazioni.

delle medaglie al V.M. di cui fu insignito appunto durante il periodo anzidetto.

La prima si riferisce alla sua attività bellica dell'inverno 1916-1917, e ad una drammatica missione effettuata nel cielo di Aisovizza l'8 gennaio 1917:

"Pilota di una Squadriglia d'Artiglieria, compì numerosi voli in zona nemica in condizioni atmosferiche difficili sempre noncurante delle artiglierie avversarie che gli colpirono più volte l'apparecchio. Il giorno 8 gennaio 1917, durante un volo di ricognizione, al fine di permettere all'osservatore d'individuare una batteria nemica nei pressi di Aisovizza, si abbassò noncurante del vivo fuoco nemico, ed ebbe l'apparecchio colpito in pieno e gravemente danneggiato, rimanendo egli stesso colpito nel casco da un frammento metallico, nonostante ciò riuscì a condurre nel nostro territorio l'apparecchio, dimostrando perizia e calma veramente singolari".

L'altra ricompensa concernente un atto di valore compiuto un mese dopo sul Pasubio, dice: "Pilota di un aeroplano da ricognizione, in volo sul Pasubio, attaccato e mitragliato da un apparecchio da caccia nemico, con abili audaci manovre, si manteneva nella zona onde permettere all'Ufficiale Osservatore di compiere la sua missione, e si accingeva al ritorno solo quando, per gravissimi danni subiti, l'apparecchio non poteva più continuare il volo".

Un terzo durissimo combattimento aereo sostenne Meccozzi, con piglio risoluto, sull'altipiano di Asiago il 19 giugno 1917: ".....attaccato da due apparecchi da caccia nemici, accettava il combattimento e si decideva a tornare nelle nostre linee solamente quando ebbe avuto l'apparecchio gravemente colpito. Liberatosi dall'inseguimento da parte dell'avversario tornava a bassissima quota sulle linee nemiche per portare a compimento la missione affidatagli".

Un denominatore comune, come si vede, caratterizza le tre motivazioni: la pertinace volontà di condurre a compimento missioni duramente contrastate dal nemico, prova ineccepibile di uno straordinario coraggio e di un elevato senso del dovere.

Il 20 aprile 1917, poiché in possesso dei requisiti tecnico-professionali, militari e culturali, Mecozzi viene nominato Sottotenente di Complemento dell'Arma del Genio. E il 13 settembre, dopo un periodo di degenza in ospedale da campo per malattia, torna alla Scuola di Volo di Cascina Malpenza per istruzione su apparecchio da caccia. Lo desiderava da tempo, si può dire dal suo primo giorno di guerra. La specialità-caccia era congeniale al suo spirito di combattente esuberante, indomito, sempre disposto a superare se stesso.

Alla Malpenza il neo ufficiale riuscì a ottenere l'abilitazione al pilotaggio di apparecchio da caccia in meno di un mese; così il 12

ottobre 1917 era di nuovo in linea, dapprima incorporato nella 76ª Squadriglia Aeroplani, ove rimase fino al 14 marzo dell'anno seguente.

Mecozzi si misurò con l'aviazione nemica soprattutto a bordo dell'Hanriot, un biplano monoposto da caccia progettato in Francia, poi costruito su licenza in Italia dalla Ditta Macchi.

Solido, veloce, altamente manovriero anche in quota, e ottimo arrampicatore, il velivolo aveva subito incontrato un grande favore presso i nostri cacciatori. Scaroni, Fucini, Michetti, ed altri maestri del duello aereo colsero con l'Hanriot le maggiori affermazioni. Equipaggiato di un Gnôme-Rhône rotativo da 120 HP, l'apparecchio aveva un'apertura alare di 8,25 metri, pesava in assetto bellico 600 chili, sviluppava una massima velocità oraria di 185 chilometri e la sua tangenza pratica era di 7.000 metri. Il suo armamento, infine, consisteva in una mitragliatrice fissa Vickers in caccia, che sparava attraverso il disco dell'elica.

Del periodo trascorso da Mecozzi al fronte in veste di cacciatore (all'incarico 5 mesi) ci è pervenuta una sola, ma validissima testimonianza: quella dell'allora Tenente Pilota Mario Renato Fucini, attualmente Generale di D.A. in congedo. Asso dell'aviazione da caccia con 7 vittorie ufficialmente riconosciute, Fucini, nel 1958 dette alla stampa il volume "Voli sul nemico", in cui in una limpida, colorita scrittura minutamente descrive le sue esperienze di cacciatore, cogliendo più volte occasione di parlare del compagno di reparto e di volo Amedeo Mecozzi.

"Mecozzi è sempre infaticabile, è sempre dappertutto — dice Fucini a pag. 110 — e difatti quando vai in volo lo trovi su, a quattro a cinquemila metri, solo solo; ti avvicini perché hai riconosciuto il suo distintivo (consistente in un gran punto interrogativo dipinto sulla fusoliera. N.D.R.), e lui, attanagliato dalla rabbia risponde appena al tuo saluto".

Qual'è il motivo di tanto malumore?. Perché perseguitato dalla guigne. Egli gira e rigira, perlustra il cielo in ogni direzione e mai riesce a scorgere un'ala crociata. La quale compare proprio quando lui, al limite dell'autonomia, è costretto a tornare a terra.

Sceso dall'apparecchio, ricorda con ammirazione Fucini, non si concede riposo, impartisce ordini, si occupa delle pratiche del reparto, è il più solerte e valido collaboratore del proprio comandante. E dopo il tramonto, chiusi i portali degli hanfars, egli si rintana nella sua cameretta per leggere, scrivere, studiare. Ha interessi intellettuali eclettici, ma particolarmente si occupa di discipline tecnico-aeronautiche. Ma ci sia permesso di citare ancora un passo di Mario Renato Fucini: "Sul campo, mentre noi aspettiamo il turno di volo chiaccherando, o comandati per l'allarme, inganniamo la lunghissima attesa

dell'avversario con l'ozio più vario, lui, già impellicciato, passeggiando su e giù davanti al suo apparecchio, legge, studia qualche cosa. Parecchie volte l'ho visto, al momento dell'allarme, ficcare il libro nella giubba e saltare in carlinga con gli occhi lampeggianti per la febbre di quella vittoria che tante volte gli sfuggiva, seguire con quegli occhi il puntolino sospetto, su in cielo, partire come un bolide, primo fra tutti, ultimo a tornare, deluso ancora una volta: un inceppamento della mitragliatrice o la precipitosa fuga dell'avversario, o qualche volta una tremenda lezione presa da cinque, da sei cacciatori crociati, che gli avevano crivellato l'apparecchio. Sempre sfiorava il successo e non lo carpi, e ci metteva tutta la sua ostinazione, tutta la sua bravura di pilota abilissimo, entusiasta e riflessivo insieme, e soprattutto ci metteva la qualità che aveva di meno: la pazienza..... Ma quando finalmente Mecozzi ebbe le sue vittorie, e non poche, il camerata Michetti, sempre pronto a motteggiare, a prenderlo in giro, lo abbracciò ogni volta con gli occhi lustri di gioia".

Ed ecco come Fucini ricorda appunto una delle prime vittorie di Mecozzi (pag. 131): "Egli non ha fatto in tempo a prender parte alla nostra zuffa perché stava lavorando per la squadriglia, in mezzo a registri e a casse di materiale. Poi s'è messo il casco, s'è infagottato negli indumenti di volo. E aspetta. Pare che sappia che torneranno!. E alla seconda incursione è il primo a balzare a bordo. Attacca subito un biposto, lo martella e lo tempesta, buttandoglisi addosso a pochi metri, furibondo; una pallottola gli trapassa la fusoliera e una la manica della giubba, ma il crociato precipita in fiamme di qua dal Piave. Mecozzi non atterra finché non ha scaricato i colpi che gli sono rimasti, avventandosi ad altri avversari che riddano nella zuffa generale. Finalmente scende raggiante!".

In così pochi periodi c'è delineata in modo compiuto la figura del cacciatore e del soldato Mecozzi, con tutto il suo slancio combattivo, la sua abnegazione, la totale noncuranza del rischio. Scaricata l'ultima raffica e tornato al suolo (è doveroso insistere su questo punto) a netta differenza dei suoi compagni di squadriglia la cui attività professionale si esaurisce nelle missioni belliche, egli s'immerge nel lavoro di reparto, e ogni ritaglio di tempo libero, specie la sera, lo spende per leggere, accrescere le sue cognizioni, affinare la sua cultura tecnico-aeronautica. Questo scrupolosa costante dedizione al lavoro, questo senso del dovere, questo impegno intellettuale non verranno mai meno nel corso dell'esistenza di Amedeo Mecozzi. Non si prese mai, in tal senso, una vacanza.

Innumerevoli furono i voli di guerra compiuti da Mecozzi: caccia su allarme, caccia in perlustrazione, caccia-scorta ai nostri bombardieri, mitragliamenti a bassa quota; e parecchi furono altresì i combattimenti

aerei cui prese parte, sovente come solo protagonista. Non gli fu propizia la sorte (afferma ripetutamente Fucini), altrimenti il curriculum vitae del nostro asso si sarebbe arricchito di altre vittorie. Gliene vennero ufficialmente attribuite 5, sebbene 6 fossero quelle riconosciutegli nella motivazione della Medaglia d'Argento al V.M. — La motivazione infatti, nell'ultima parte, dice: "In collaborazione di altro pilota della 78ª Squadriglia da Caccia, assaliva ben nove apparecchi nemici, riuscendo, dopo lungo aspro combattimento, ad abbatterne due, *portando così a 6 il numero delle vittorie conseguite*".

* * *

Nell'immediato dopoguerra Mecozzi fece parte della Missione Italiana a Parigi guidata dal Ten. Col. Pier Ruggero Piccio (Asso dell'Aviazione da Caccia con 24 vittorie), e nella Capitale francese rimase fino alla metà di ottobre del 1919. Il 31 dello stesso mese veniva nominato in servizio permanente effettivo. Era ancora Tenente del Genio. Cesserà di appartenere ai ruoli del R. Esercito, per transitare nel Corpo di Stato Maggiore della R. Aeronautica, con il corrispondente grado di Tenente di Squadriglia, il 15 ottobre del 1923.

Le altre tappe della sua carriera si susseguono come segue: promosso Capitano AARN pilota a scelta eccezionale nel 1924, Maggiore AARN pilota, per merito straordinario nel 1927, Tenente Colonnello AARN pilota nel 1930, Colonnello AARN pilota nel 1934, Generale di B.A. nel 1937. Collocato in ausiliaria a decorrere dal 17 gennaio 1944, verrà successivamente promosso Generale di D.A.

I suoi trent'anni di vita militare aeronautica li trascorse in misura preponderante, dal grado di capitano in su, al comando di reparti d'impiego, si distinse specialmente come comandante di reparti d'assalto.

Ma nel corso della sua lunga permanenza nelle file dell'Aeronautica Militare gli vennero affidati altri incarichi di rilievo presso questi Enti: Direzione Tecnica Sperimentale dell'Aviazione Militare, Istituto Sperimentale Aeronautico, Segreteria dell'Intendenza Generale, Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica. Fu altresì Capo dell'Ufficio Stampa del Ministero Aeronautica, Presidente dell'Aero-Club d'Italia, Presidente dell'Editoriale Aeronautica, Direttore dell'Associazione Culturale Aeronautica, Direttore della Rivista Aeronautica.

Le motivazioni delle ricompense al valore, le azioni di merito, gli attestati ed altri riconoscimenti li trascriveremo nell'appendice di questo nostro saggio. Ma la figura di Amedeo Mecozzi grandeggia nella Storia della nostra Aeronautica Militare soprattutto perché, ripetiamo, fu l'antesigiano il propugnatore, il teorico e lo sperimentatore

della quarta specialità dell'Armata Aerea. Fu ininterrottamente al comando di reparti d'assalto dall'inizio del 1934, alla prima decade del 1936, cioè per oltre ventinove mesi. E' sulla specialità-d'assalto che c'intratteremo nelle prossime pagine così come la concepì il suo creatore.

L'AVIAZIONE D'ASSALTO

Il primo lavoro pubblicato da Amedeo Mecozzi sull'Aviazione d'Assalto risale al 1926, ma da oltre due anni andava studiando e raccogliendo materiale sull'argomento. Egli fu sempre, del resto, un appassionato cultore di problemi comunque connessi alla tecnica aeronautica e all'impiego dell'aeroplano come strumento di guerra. Sin dagli anni del suo ingresso in aeronautica, con grande passione e tenacia, raccolse innumerevoli volumi, riviste, articoli d'aviazione italiani e stranieri, il che gli consentì di ampliare e di approfondire la sua cultura tecnico-professionale, di mettere a punto la teoria sull'aviazione d'assalto, di affinare l'arte della dialettica di cui brillantemente si servì, sino al termine dei suoi giorni, per difendere le sue idee e per confutare e smontare gli attacchi degli antagonisti.

Già nel 1922, in un periodo in cui la questione aviatoria era negletta, impugnò l'arma della penna per sollecitare la costruzione della Regia Aeronautica. "E' arrivato il momento di realizzare lo svincolo dell'Aviazione Militare e Marinara dalla tutela delle altre Armi Corpi e Servizi — scriveva sulla "Gazzetta dell'Aviazione" del 14 agosto 1922 — onde non sia più impacciata dai misoneismi incoscienti e da quelli coscienti, e onde possa emergere dal rango di ancella e di ausiliaria, al rango di difenditrice della Patria, allo stesso titolo dell'Esercito e della Marina".

Le teorie mecozziane ebbero valida conferma nel corso della seconda conflagrazione mondiale. Difatti la strategia adottata dai tedeschi, prima sul fronte polacco poi su quello occidentale, si sviluppò con perfetto sincronismo, come appunto il Mecozzi aveva sostenuto, fra le operazioni aeree e le operazioni terrestri. Su larga scala venne impiegata un'aviazione operante in picchiata e a volo rasente, cioè un'aviazione gemella dell'Aviazione d'Assalto. Ma questa specialità, proprio per merito di Mecozzi, era stata istituita in Italia ben 15 anni prima, e nei tempi successivi nonostante non potesse ancora estrinsecarsi mediante macchine aeree adeguate, era stata felicemente sperimentata nel corso di manovre militari a carattere nazionale utilizzando aerei da caccia surclassati o addirittura radiati dal servizio: nel 1929 sulla costa toscana; nel 1931 fra La Spezia, Bologna, Milano; nel 1932 sull'Appennino Umbro-Marchigiano; ancora nel 1932 nel Golfo di Taranto; nel 1933 sul Medio Tirreno; nel 1934 sull'Appennino Tosco-Emiliano; nel 1935 nell'Irpinia.

Purtroppo anche i velivoli d'assalto studiati e attuati più tardi (il Caproni-Ca.310 e il Breda-65) non avevano le prestazioni richieste dalla specialità.

Derivato dal ricognitore Ca.309, il Ca.310 fu costruito in due versioni: quella destinata all'Aviazione d'Assalto, precisamente al 50° Stormo d'Assalto, era equipaggiata da una coppia di motori stellari Piaggio-

P.VIII-C.35 da 470 HP cadauno, azionanti eliche bipala metalliche, a passo variabile in volo. Di tipo monoplano con ala a sbalzo, carrello occultabile, l'apparecchio aveva un carico utile di 1.600 chili, sviluppava una massima velocità oraria di 360 chilometri. Nella parte prodiera, inferiormente, erano incorporate due mitragliatrici fisse. La fusoliera ospitava una terza mitragliatrice brandeggiabile e speciali attacchi per bombe e spezzoni.

A differenza del Ca.310 che fu un velivolo, per così dire, adattato il Breda-65 venne espressamente costruito per l'assalto. Monoplano, monomotore, monoposto (ma fu anche costruito biposto), interamente metallico, carrello retrattile, disponeva di 4 mitragliatrici fisse sulle ali, e di apparecchiature per bombe e spezzoni. Velocità massima 430 chilometri orari, carico utile 950 chili.

Una squadriglia di queste macchine ebbe il battesimo del fuoco nella guerra di Spagna (che iniziò verso la fine del 1936 e si concluse nel 1939), ma con esito inferiore al previsto. Le caratteristiche dell'apparecchio infatti troppo si discostavano da quelle dell'« assaltatore » ideale; esso era poco manovriero, alquanto instabile, dotato di scarsa visibilità nel settore antistante, sfornito di corazzatura protettiva e non idoneo, infine, ad impieghi integrativi del volo rasente. Non si prestava affatto, ad esempio, per l'attacco in picchiata.

Quando all'impiego dei due aerei durante la seconda guerra mondiale ecco quanto dice, in un suo esauriente scritto, il Generale di S.A. Felice Porro, Comandante la Quinta Squadra Aerea in Libia dal giugno 1940 al febbraio 1941, scritto apparso nei numeri 6,7,8,9 della Rivista Aeronautica del 1948, intitolato "L'Aviazione nella guerra di Libia".

"L'unico stormo d'Assalto esistente in Libia — scrive il Generale — era, nel mese di maggio, dotato di velivoli Caproni-Ca.310, *assolutamente inadatti* allo speciale impiego. I piloti erano avviliti e sfiduciati. Il Comando della V Squadra Aerea provvide subito a far rimettere in efficienza i Breda-65, radiati e smontati per la demolizione, e ad assegnare i Cr.32 che si rendevano man mano disponibili per la trasformazione in corso, su Cr.42 del 2° Stormo Caccia. Lo Stormo d'Assalto per oltre sei mesi, fu impiegato intensamente, senza possibilità di avvicendamento; fu il reparto che per valore e tempra dei suoi uomini dimostrò maggior resistenza al disagio ed ai rischi prolungati di guerra. Bisogna non dimenticare che gli apparecchi erano privi di qualsiasi corazzatura protettiva e che l'impiego di essi, in volo rasente, esponeva sempre i piloti, più dei loro compagni di altre specialità, al tiro delle numerose mitragliatrici delle autoblindo, dei carri armati, degli autocarri e delle postazioni fisse a terra. Malgrado le perdite

subite lo Stormo continuò a operare sino al completo esaurimento dei suoi velivoli; l'attività dello stesso Stormo fu senza dubbio decisa e precisa, condotta con ardore e ardire mirabili. Di massima l'azione di assalto fu compiuta con il mitragliamento contro le autoblindo e lo spezzonamento leggero contro i carri armati. Furono anche eseguite operazioni offensive contro i pochi campi che erano entro il raggio d'azione dei velivoli, e nelle rare volte in cui fu possibile sorprendere gli apparecchi nemici in sosta sui loro campi avanzati. *Se la specialità fosse stata dotata di velivoli di caratteristiche più brillanti e se invece di uno solo, la V Squadra avesse a sua disposizione due o tre di questi Stormi, si sarebbe potuto ridurre notevolmente il numero e la forza dei reparti da bombardamento con notevole economia di mezzi e maggiore ricchezza di risultati*".

E più oltre il Generale Porro conclude: "Le numerose intercettazioni delle comunicazioni radiofoniche del nemico furono sempre le migliori testimonianze dell'efficace impiego dell'assalto contro le autoblindo e i carri armati. *Se i reparti di tale specialità fossero stati in maggior numero e provvisti di un'attrezzatura di mezzi di volo e di offesa moderni, saremmo riusciti non solo a danneggiare molto più mezzi meccanizzati avversari ed a ritardare fortemente l'avanzata di essi, ma si sarebbe forse riusciti a stroncare l'offensiva nemica*".

L'eloquente autorevole giudizio del Comandante della V Squadra è incontrovertibile ricordando come la forza propulsiva determinante delle offensive britanniche in Libia (il cui esito finale è a tutti noto) fosse costituito da un massiccio impiego di carri armati, fiancheggiato da continue veloci incursioni di autoblindo. Vennero insomma usate macchine belliche, che agivano oltre tutto allo scoperto, assai vulnerabili ad attacchi fulminei, di sorpresa, a volo rasente, ancorché condotti ovviamente con adeguati mezzi aerei.

Aeroplani d'assalto degni di questo nome vennero costruiti e impiegati con successo dai tedeschi durante l'ultima guerra mondiale, su tutto lo scacchiere europeo: il Dornier-17, l'Heinkel-III, lo Junkers-87 lo Junkers-88.

L'aviazione d'assalto, sia pure sotto altre denominazioni, si è affermata come strumento offensivo e difensivo sempre efficacissimo, spesso determinante, nella guerra coreana, in quella vietnamita, e nel più recente conflitto arabo-israeliano. "I compiti di questa specialità — dice testualmente Mecozzi — hanno di molto trasceso quello che si usa chiamare "campo tattico" delle forze di superficie, come io avevo nei miei scritti previsto sin dal decennio 1926-1936". E' stato, di conseguenza, potenziato, affinato, moltiplicato negli aviogetti moderni l'armamento per l'offesa contro la superficie; anche le portaerei hanno in

dotazione aerei capaci, come equipaggiamento bellico e come prestazioni tecniche, di effettuare azioni d'assalto.

Questa nuova Aviazione d'Assalto interamente corrisponde alla definizione formulata a suo tempo da Amedeo Mecozzi (sin dal lontano 1936). Egli allora sollecitava appunto l'ideazione e la sperimentazione di aerei adatti non soltanto ad agire a volo rasente, sì bene idonei al getto in picchiata, e strutturati in modo da soddisfare la caratteristica della versatilità. Così è avvenuto. La priorità, in linea concettuale, dell'Aviazione d'Assalto compete senz'altro ad Amedeo Mecozzi.

« Sebbene che anche in Francia e in Italia — egli dice nel suo ultimo volume "Guerra agli inermi" — ed altresì in ogni altro paese del mondo, questa Aviazione d'Assalto faccia parte integrante dell'Aviazione Militare, in alcuni paesi essa porta il nome di Aviazione d'Assalto, *ma in Italia no* ». Ma dopo questo amaro rilievo aggiunge: « Forse questo è in parte dovuto alla integrazione delle forze armate di tutti i paesi alleati in un organismo omogeneo ».

Non si può asserire che l'Aviazione d'Assalto in Italia, modernamente intesa, cioè come specialità a se stante, abbia dei precedenti e dei riferimenti storici. Nelle operazioni militari della guerra Italiana-Turca del 1911-1912, che portarono come tutti sanno all'occupazione della Libia, vennero lanciate bombe di poco peso, a vista, da bassissima quota, ma per la sola ragione che gli aeroplani del tempo non erano equipaggiati di dispositivi di sgancio, di portabombe, di traguardi di puntamento. Attacchi da quote molto basse, possiamo dire *a volo rasente* vennero altresì compiuti durante la guerra del 1915-1918. Di propria iniziativa alcuni cacciatori, fra cui si distinse Gino Allegri, sganciarono bombe contro obiettivi situati nell'entroterra nemico, come stazioni ferroviarie, caserme, fabbriche, opifici, cantieri, depositi di materiali bellici. Si distinse anche la squadriglia Serenissima, poi divenuta famosa per la spedizione su Vienna organizzata e guidata da Gabriele d'Annunzio. Gli S.V.A. (Savoia-Verdizio-Ansaldo) di questo reparto assaltarono a volo rasente bersagli d'interesse militare situati nei paesi di Franzenfeste, Caserta, Pola, Villaco, Villa Vincentina, Osoppo, Portogruaro. Lo stesso dicasi per altre squadriglie fra cui la celebre 91^a da Caccia, comandata da Francesco Baracca, cui vennero ordinate, nel giugno del 1918, azioni di mitragliamento da quote molto basse, contro i reparti nemici che avevano oltrepassato la linea difensiva del Piave. E fu proprio durante uno di questi attacchi che perse la vita l'Asso degli Assi dell'Aviazione Italiana. Ciò nonostante l'assalto aereo sul fronte italiano ebbe sempre carattere episodico. Fu arma di evenienza. Lo stesso dicasi per i restanti scacchieri europei. Soltanto verso la fine del conflitto, sia dal canto degli Alleati come da quello degli Imperi Centrali, vennero costituite alcune unità aeree

atte ad effettuare missioni d'assalto organiche, nel senso moderno dell'espressione.

* * *

Ma non si può rendere omaggio nella dovuta misura, all'ideatore, teorico e sperimentatore dell'Aviazione d'Assalto, senza rammentare sia pure nelle linee essenziali, la dottrina da lui elaborata sulla nuova specialità dell'Armata Aerea.

"Ogni atto offensivo — scrive Mecozzi nella sua opera fondamentale sull'argomento ovviamente intitolata "Aviazione d'Assalto" (Ed. 1933) — che si effettui giungendo col volo a pochi metri dalla superficie ove trovansi cose e persone nemiche, è un *atto d'assalto* parte essenziale di un'azione d'assalto. L'azione di assalto si effettua, tutta o in parte, a pochi metri dalla superficie (a volo rasente); si effettua usualmente alla luce diurna, anche sul mare. Il volo rasente, *caratteristica fondamentale* della specialità consente di esercitare la sorpresa, di colpire con grande precisione il bersaglio, di ridurre l'efficacia dell'operazione nemica". — Oltre l'attacco a volo rasente, l'aviazione d'assalto è in grado di effettuare l'attacco a volo picchiante.

Questi concetti basilari ci sembrano oggi quasi scontati. Non era così quarant'anni fa quando Mecozzi dava alle stampe il suo volume. Tutt'altro!. Attualmente ci sembrano scontati in quanto si resero validi in seguito a esaurienti multipli esperimenti pratici in tempo di pace, e a ripetuti collaudi sui campi di battaglia.

Il volo condotto con aereo adatto — asserisce dunque Mecozzi — un aereo piccolo, veloce, altamente manovriero, mimetizzato, alla più bassa quota razionalmente attuabile, utilizzando le accidentalità topografiche o quelle artificiali, consente di celarsi alla vista di chi osservi dall'alto o dal basso, e permette di conseguenza, entro ampi limiti, di sottrarsi alla reazione avversaria, nonché di piombare di sorpresa sull'obiettivo e di centrarlo con una esattezza certamente sconosciuta alle macchine aeree convenzionali che agiscono in alta quota.

Sulla utilizzazione pratica della specialità Mecozzi dice: "L'Aviazione d'Assalto viene sempre impiegata per offendere quegli obiettivi contro i quali possa ottenere un rendimento maggiore dell'Aviazione da Bombardamento, giammai impiegata altrimenti. E' importante inoltre precisare che la nuova specialità non può essere considerata una forza ausiliaria, in quanto non agisce, normalmente, contro obiettivi situati nel campo d'azione delle forze terrestri e navali. Non agisce inoltre, come norma, in ausilio dell'Aviazione da Bombardamento, ma

preferisce attaccare quegli obbiettivi la cui distruzione parziale o totale contribuisce efficacemente alle operazioni condotte su terra, in mare e anche nell'aria".

Quanto alla macchina aerea ideale, atta cioè a esercitare col massimo rendimento e col minimo rischio l'azione di assalto, il nostro autore, con la consueta precisione e meticolosità, ne specifica le prestazioni tecniche (velivolo e motore), ne descrive le installazioni in genere, l'armamento, le apparecchiature speciali, ne indica sinanco gli accorgimenti per renderla poco visibile dall'alto e dal basso (mimetismo e camuffamento). Dell'aereo d'assalto ideale Mecozzi ne disegna e progettò perfino il prototipo. Noi ci limiteremo a esporre le caratteristiche principali.

Anzitutto l'assaltatore-tipo deve essere monoplano, monoposto adattabile a biposto congegnato ed equipaggiato in modo che il pilota « basti a tutti i compiti », ossia al governo, alla navigazione, all'offesa, alla difesa, eccettuata naturalmente la difesa da tergo. Caratteristiche primarie dell'apparecchio come segue: elevata robustezza, stabilità, perfetto centraggio, massima capacità manovriera e una grande ampiezza visuale, soprattutto nella direzione « avanti e in basso ». Velocità massima a bassa quota: dell'ordine di grandezza di quella degli apparecchi da caccia contemporanei. Velocità di atterraggio: tale da consentire la discesa in ogni campo di normale ampiezza. Plafond pratico: nei limiti da consentire il valico delle montagne nazionali. Ingombro e peso totali: inferiori a quelli di un normale velivolo da ricognizione. L'aereo di assalto deve essere inoltre provvisto di corazzatura tale da consentire lo « slittamento » delle pallottole, e comunque in grado di proteggere l'equipaggio, i serbatoi di carburante e di lubrificante dal tiro contraereo e dal tiro dei caccia antagonisti.

Le caratteristiche del motore come segue: ottimo rendimento nel volo a bassa quota, raffreddamento ad aria, minimo ingombro frontale al fine di ampliare al massimo la visibilità nel settore antistante.

"Allo stadio attuale del progresso tecnico (citiamo ancora Mecozzi ricordando che la sua opera venne pubblicata nel 1933) non tutti i mezzi di azione di cui si vale l'aviazione d'Assalto possono essere riuniti sul medesimo esemplare di velivolo, né possono essere intercambiabili con sufficiente rapidità sul medesimo esemplare di aereo".

Ne consegue la necessità di approntare tre diversi modelli di "assaltatori": — Bombardieri — chimici — esploratori (i "chimici", nella duplice funzione di erogatori di sostanze tossiche e di sostanze fumogene, non tossiche). In ognuno di essi verranno applicate installazioni standard, ossia mitragliatrici fisse anteriori, proietti vincolati, capnosegnalatori, fotomacchine di controllo. Se l'aereo è biposto lo si

armerà anche di mitragliatrici mobili, in fusoliera, per la difesa da tergo.

I proietti vincolati consistono in coppie di bombe l'una a l'altra congiunte da un robusto cavo di acciaio. Gettate simultaneamente sul bersaglio, si accavallano e si avvinghiano al bersaglio stesso, vi esercitano azione di strappo, e scoppiano a tempo prestabilito allo scopo di non danneggiare il velivolo lanciatore. Il capnosegnalatore consiste in un segnalatore fumogeno a sua volta composto da artifici pirici, a fumi variamente colorati, che possono essere azionati elettricamente dal pilota. Oltre che d'installazioni comuni ogni velivolo disporrà d'installazioni particolari: il bombardiere, di spezzonatrice e di bombe d'assalto a scoppio ritardato. Il velivolo chimico, di un impianto per l'erogazione di sostanze nebbiogene o aggressive. L'apparecchio esploratore di radiostazioni trasmettenti e riceventi, e di fotomacchine planimetriche e panoramiche.

Due parole, ora, sul camuffamento. Esso si realizza dipingendo le parti del velivolo visibili dal basso, o dalla stessa quota, in modo che la sua sagoma, specie se esaminata sullo sfondo del terreno, appaia diversa da quella reale e possibilmente somigli alla sagoma di talun tipo di aeroplano nemico. E' chiaro che tale trasformazione apparente non può andare oltre certi limiti, nondimeno sotto talune angolazioni una fusoliera può sembrare più sottile, gl'impennaggi e le ali possono apparire di forma diversa, e via dicendo.

* * *

Nel trattare l'argomento "Dipendenze e dislocazione dei reparti di assalto", Mecozzi postula come le unità organiche della specialità debbano dipendere da un comando unico, a sua volta dipendente dal Comando dell'Armata Aerea. Queste unità organiche come avviene per le altre specialità dell'Armata Aerea sono lo Stormo, Il Gruppo, la Squadriglia. Inoltre ciascuna unità si compone di un numero diverso di apparecchi a seconda che essa si trovi sul piede di pace o sul piede di guerra.

Il Gruppo in guerra, ad esempio (unità organica-base) è costituito da 40 aerei, di cui 30 di linea e 10 di riserva. I 40 aerei sono associati in 5 Squadriglie di 8 unità ciascuna. Di esse una è di tipo esploratrice a disposizione del Comando-Gruppo; delle 4 restanti 2 sono attrezzate per l'offesa chimica, 2 per il lancio degli spezzoni.

Nell'impiego pratico dell'Aviazione di Assalto, Mecozzi ha inventato, se così può dirsi, una unità di volo: *il manipolo*, il quale non ha nulla in comune con la sezione, o con la pattuglia delle altre specialità aviatorie. « Il manipolo, per l'Aviazione d'Assalto, è l'unità elementare di

volo ed ha carattere soprattutto morale, dovendo essere considerato una *unità di coraggio*, una cellula di volontà nell'azione di assalto".

L'impiego di un manipolo (il manipolo è composto di 3 apparecchi omogenei, bombardieri o chimici) è considerato normale. L'impiego di una Squadriglia, costituita di 2 manipoli omogeni, è abbastanza frequente. L'impiego di una unità superiore ai 9 velivoli va ritenuto eccezionale.

Sui « Fattori d'impiego » dell'Aviazione d'Assalto il nostro autore espone il suo pensiero in modo così meticoloso e diluito, come sempre avviene del resto nella stesura di opere congeneri, da non consentire, per non appesantire il discorso, di tratteggiarne una sintesi di lunghezza accettabile. Ci limiteremo dunque a qualche cenno sui punti principali.

La valutazione del terreno più idoneo all'azione di assalto va fatta naturalmente caso per caso. In linea generale, sebbene siano pochi i terreni proibitivi, eccezion fatta delle alte e aspre montagne, il terreno più idoneo è quello costituito da basse e medie colline ondulate. Oltre all'esame del campo operativo è di basilare importanza l'esame della capacità di penetrazione dell'apparecchio assaltatore nel territorio nemico, la quale è funzione di vari fattori, quali l'autonomia, la distanza del campo di partenza dalla linea del fronte, le caratteristiche topografiche, le condizioni meteorologiche, e via dicendo.

La penetrazione in territorio nemico, come valutazione sommaria di solo valore orientativo (l'opera di Mecozzi, giova ancora dirlo, è del 1933) oscilla fra un minimo di 50 chilometri ed un massimo di 300. E' importante infine rilevare come all'Aviazione d'Assalto resti aperto l'esteso campo operativo pertinente le altre Forze Aeree, mentre è ad essa precluso quello attenente le forze terrestri e navali. Il velivolo d'assalto, ad esempio, non va considerato, nel campo operativo terrestre, come un cannone a lunga gittata.

Lo studio del fattore-tempo, cui Mecozzi dedica diverse pagine, si articola nelle modalità d'azione connesse al tempo astronomico, al tempo meteorico, alla tempestività tattica e strategica d'intervento. Sul primo assunto v'è da notare l'importanza dell'assalto notturno, il cui rendimento è ottimale quando viene attuato contro particolari obiettivi, quali i campi d'aviazione, i nodi ferroviari e stradali, le installazioni difensive, ecc. — Da mettere in evidenza che l'atto offensivo notturno, diversamente da quello diurno, si effettua a quota molto bassa, ma non a volo rasente. Quando al tempo meteorico, v'è da porre in evidenza che l'assalto aereo, in talune condizioni atmosferiche (nubi basse, pioggia, foschia) è altamente vantaggioso e redditizio.

La tempestività d'intervento, sia tattica che strategica, dice Mecozzi costituisce una delle ragioni fondamentali, una ragione di vita, della specialità. Come l'Aviazione da Caccia deve prontamente spiccare il volo per contrastare l'incursione nemica, con pari prontezza deve intervenire l'Aviazione d'Assalto contro gli obiettivi di superficie.

All'inizio delle ostilità com'è noto, l'intera Armata Aerea è la prima forza ad entrare in azione, ma fra le specialità della stessa A.A. la prima a sferrare i suoi attacchi deve essere l'Aviazione d'Assalto. Se è vero che all'inizio del conflitto si offrono per le Forze Armate occasioni che non si ripeteranno, ciò è maggiormente vero per l'Aviazione d'Assalto ".....perché essa è l'arma della sorpresa e non della forza, della qualità e non della quantità, del rischio e non della resistenza, del sacrificio e non della vittoria per sé; essa è l'arma del *tutto per tutto*, razionalmente inteso, e del *corpo a corpo* nel momento delle decisioni supreme. Essa è l'avanguardia delle forze armate".

* * *

Dopo queste premesse viene spontaneo di chiedersi quali saranno i peculiari obiettivi contro cui è chiamata ad agire l'Aviazione d'Assalto. In linea generale si tratta di obiettivi circoscritti, eppur sensibili e redditizi, in quanto fra le prerogative della specialità, come sappiamo, v'è quella di poter colpire con grande esattezza. Mentre l'Aviazione da Bombardamento, con le sue massive incursioni, si prefigge di ottenere il collasso industriale, economico, morale della nazione antagonista, l'Aviazione d'Assalto, seppur cooperando con la prima, essenzialmente mira a portare un contributo diretto, un appoggio tempestivo e immediato alle operazioni in atto dell'Esercito, della Marina ed anche della stessa Aeronautica.

L'intervento della specialità d'assalto contro truppe e servizi nel così detto "spazio tattico" (corrispondente alla zona d'azione delle artiglierie amiche di medio calibro, cioè dai 15 ai 18 chilometri dalla linea di postazione di esse) è da ritenersi del tutto eccezionale. Ma oltre lo spazio tattico, nella zona delle immediate retrovie, dove riposano le truppe ritirate dal combattimento, dove si svolgono i servizi più delicati, dove si trovano parchi, accampamenti, depositi, magazzini, e la sede dei comandi più elevati, l'azione in forze a volo rasente, senza tema di smentita, è destinato a conseguire immediati, consistenti, brillanti successi. L'attacco può spingersi fino a 100 chilometri nell'interland nemico contro altri importanti obiettivi, fra cui sono di primaria importanza, le vie di comunicazione ferroviarie e stradali, le quali per una nazione moderna hanno la medesima importanza del sistema arterioso e venoso per un organismo umano.

Assaltare le vie di comunicazione significa assaltare gli obbiettivi dislocati lungo le stesse vie di comunicazione: fabbricati d'interesse militare, linee telefoniche e telegrafiche, ponti, viadotti, sottopassaggi, stazioni, depositi di materiali ferroviari, cabine di trasformazione, cavalcavia, ecc.

Ma l'assalto a volo rasente può essere condotto con successo ed alto rendimento anche contro bersagli situati alla periferia, o addirittura entro le città. In talune aree urbane e suburbane gli opifici, i cantieri, le fabbriche sono disseminati al punto che non v'è convenienza, a motivo della dispersione dei colpi e della moltiplicazione dei mezzi di volo, ad attaccarli con le forze da bombardamento, senza contare che il volo rasente, nel cielo di una città, può ritenersi pressoché immune dal tiro contraereo e dalla caccia nemica. Agli obbiettivi di terra, tipici della specialità, vanno aggiunti quelli marittimi: navi belliche e navi mercantili, sia giacenti nei porti come in movimento in mare.

Si è detto che i mezzi offensivi caratteristici dell'Aviazione d'Assalto sono le mitragliatrici, gli spezzoni, proietti di vario calibro, proietti vincolati, entrambi a scoppio ritardato. Poiché il getto rasente utilizza gli slittamenti e i rimbalzi delle bombe al suolo, esso è più idoneo contro bersagli verticali e contro bersagli da poter prendere d'infilata, come truppe e veicoli su strada. Nel getto picchiante invece la bomba viene lasciata andare a breve distanza dal bersaglio, verso la fine del volo picchiato, condotto con una inclinazione non superiore ai 60°. Il lancio della bomba in picchiata è in genere più idoneo contro obbiettivi a sviluppo orizzontale. Il getto picchiante non va confuso col getto a tuffo (diving-attack) ideato e praticato negli Stati Uniti, e successivamente ripreso dai tedeschi nella seconda guerra mondiale.

Per il puntamento nel getto rasente o picchiante si usa un semplice congegno simile al mirino di cui sono munite le armi portatili, fornito di alzo atto a regolare il tiro a seconda della bomba impiegata e della velocità dell'apparecchio.

Da esaurienti esperimenti pratici effettuati in sede di balipendio contro bersagli orizzontali e verticali, si è rilevato un altissimo rendimento tecnico-pratico. Eccellente può anche dirsi il rendimento ottenuto col tiro delle mitragliatrici, specie se queste, postate in caccia sparano a quote non superiori ai 25 metri contro uomini e quadrupedi su strada, che possono in tal caso essere colpiti d'infilata. Ancor migliore è il rendimento contro bersaglio animati, impiegando gli spezzoni. "La spezzonatrice — afferma Mecozzi — sebbene di grande semplicità, può definirsi una vera e nuova arma per l'offesa dal volo contro obbiettivi di superficie, ed è d'ideazione e costruzione italiana".

La spezzonatrice consente di lanciare due tipi di spezzoni: quelli a scoppio immediato, con raggio d'azione contenuto in modo da non vulnerare l'aereo assaltatore (spezzoni piccoli); e quelli a scoppio ritardato (spezzoni grandi) da seminare su obbiettivi molto allungati, come truppe e servizi su strada, linee ferroviarie, convogli ferroviari, hangars, accampamenti, magazzini e simili. — Gli spezzoni grandi non sono soltanto del tipo a frammentazine o a affetto dirompente, bensì anche a affetto incendiario, fumogeno, lacrimogeno. Di alto interesse e rendimento tecnico è l'azione a getto dei proietti vincolanti. I quali vengono agganciati a coppia, con disposizione trasversale, sotto l'ala, e impiegati contro bersagli antenniformi e filiformi, per esempio linee di forza elettriche, linee telefoniche e telegrafiche e relative palificazioni, alberature di navi, antenne di radiostazioni, cavi di teleferiche, filovie e costruzioni annesse. Si aggiungano gli edifici alti e stretti, come campanili, torri ciminiere, ecc. — Importante l'attacco contro i convogli ferroviari. "Questo attacco — precisa Mecozzi — lo si effettua sorvolando il convoglio stesso nel senso della lunghezza. V'è molta probabilità che i proietti vincolanti si accavallino fra vagone e vagone, scoppino fra le ruote o le rotaie provocando arresti e deragliamenti. Le azioni di scorreria, senza mèta predeterminata, eseguite in una zona qualsiasi delle immediate retrovie troveranno sempre parecchi treni da assaltare".

Resta da accennare alle due ultime forme d'impiego dell'Aviazione di Assalto: l'erogazione chimica e l'esplorazione. La prima — avverte l'Autore — verrà attuata soltanto nel caso in cui l'avversario non rispetti gl'impegni internazionali di non impiegare appunto l'aggressione chimica.

L'erogazione chimica si realizza non soltanto emettendo una nebbia tossica o una sostanza tossica non nebbiogenica, ma anche una nebbia innocua. Quest'ultima si prefigge di creare attorno al bersaglio una cortina, al fine di occultare altre forze d'assalto dirette verso il medesimo bersaglio, oppure a nascondere al nemico la visibilità del cielo sovrastante. L'erogazione chimica aggressiva nebbiogenica o non nebbiogenica, si attua mediante prodotti chimici dotati di potere soffocante, o lacrimogeno, o vescicante, o irritante, o propriamente tossico.

Altra attività dell'Aviazione d'Assalto è l'esplorazione, una esplorazione che può essere condotta a volo rasente o a quote normali.

E' questa un'attività, diciamo, integrativa cioè praticata in aggiunta alle usuali forme e fonti d'informazione. Per l'esercizio esplorativo i velivoli d'assalto sono equipaggiati delle consuete apparecchiature, come fotomacchine, radiostazioni riceventi e trasmettenti.

Un accenno, per concludere, al combattimento aereo. Esso non va mai giudicato, per l'Aviazione d'Assalto, un impiego a se stante ma sol-

tanto una necessità da affrontare allo scopo di giungere sull'obbiettivo prefisso, oppure un espediente per imporre, nel cielo dell'obbiettivo, la propria volontà.

E con ciò chiudiamo l'esame dell'opera fondamentale di Amedeo Mecozzi sull'Aviazione d'Assalto. Abbiamo di proposito tralasciato di sintetizzare la 2ª Parte (dedicata all'addestramento) in quanto ciò esulava dal nostro intento, ch'era appunto quello di definire, nella sua essenza, la nuova specialità dell'Armata Aerea fedelmente rispecchiando il pensiero del suo creatore.

APPENDICE

P R E M E S S A

Verso la fine della seconda guerra mondiale (aprile 1943), con lo pseudonimo anagrammato di Dèmezio Zèmaco, il Gen. Amedeo Mecozzi ha dato alle stampe, a cura dell'Editoriale Aeronautico, il volumetto "Gli Eroi Alati dell'Assalto", in cui ha tratteggiato le biografie delle seguenti Medaglie d'Oro al V.M.:

Capitano Pilota Antonio Miotto, caduto nel cielo di Spagna il 20 febbraio 1939

Capitano Pilota Antonio Dell'Oro, caduto nel cielo di Bir-Kansat, nel mese di ottobre 1940

Capitano Pilota Nicola Magaldi, caduto nel cielo di Tepeleni il 27 novembre 1940

Tenente Pilota Alfredo De Luca, caduto nel cielo di Dukan (Etiopia) il 13 agosto 1936

Sergente Maggiore Pilota Paolo Boccella Ducloz, caduto nel cielo dell'Ebro il 20 marzo 1938.

Avanti d'illustrare le personalità di questi formidabili soldati dell'aria, l'autore ha esposto in sintesi le origini della nuova specialità, gli esperimenti pratici condotti negli anni di pace, le azioni di assalto compiute durante la guerra.

Tenuto conto che lo scritto, vivacizzato qua e là da spunti polemici, riassume in certo senso il pensiero di Amedeo Mecozzi sull'Aviazione d'Assalto, ne trascriviamo i passi principali.

ADUNATA DI ASSALTATORI

Imbroccare il segno.

Quando nacque l'aviazione d'assalto, a Ciampino-Sud, ci gettavamo con impeto, a bordo dei nostri A.C.3, vecchi caccia attrezzati per il nuovo addestramento, all'offesa aerea contro obbiettivi di superficie.

Fin d'allora scrivevamo (e lo dimostravamo operando) che necessita "bombardare" con lo stile, il cervello e l'impeto dell'aviazione da caccia; fin d'allora sapevamo però quanto fosse necessario avere un velivolo apposito, che somigliasse il più possibile ad un caccia, ma avesse un armamento idoneo ad offendere al suolo più di quanto un caccia non possa consentire.

Mi ricordo quando, piazzata una macchina fotografica o cinematografica in postazione panoramica sul carrello dell'A.C.3, andavamo a "spararla" a volo rasente contro i treni in corsa. Purtroppo adesso analoghe imprese, non più con la macchina fotografica soltanto, le fanno i "Mosquito" sulle linee ferroviarie della Sicilia e della Calabria, le fanno i Whirlbomber sulle linee di comunicazione delle Fiandre, della Piccardia e della Normandia.

Mi ricordo quando effettuavamo, e incaricavamo a turno i nostri piloti, anche sottufficiali, di effettuare, l'assalto a volo rasente, e in picchiata contro i ponti ferroviari del Tevere, contro i pochi stabilimenti industriali, le poche centrali elettroniche e i pochi serbatoi idrici che avevamo nel raggio topografico dell'addestramento quotidiano. Mi sovviene che qualcuno riportava documenti fotografici veramente probatori della razionalità con cui l'assalto era stato dapprima studiato sulla carta, e poi effettuato.

Allora i camerati sapevano che cosa significasse, senza irriverenza per le altre specialità, "un metodo tale da consentire con il minimo dispendio di tonnellaggio offensivo, il massimo rendimento del risultato distruttivo"; oggi invece qualcuno sembra non capirlo, eppure siamo al quarto anno di guerra e sappiamo quante bombe sono andate sprecate adottando altre modalità d'offesa.

Mi ricordo gettavamo le bombe a volo rasente contro un lenzuolo teso fra due antenne. Dopo il secondo volo non v'era un pilota che non sfondasse il lenzuolo, ed allora fummo costretti a delimitare il centro del bersaglio con una superficie colorata grande quanto un fazzoletto!. E molti piloti fecero passare le bombe attraverso il fazzoletto!.

Mi ricordo quando andavamo e mandavamo a fotografare in panoramica rasente le torri ruinate, i viadotti, i casolari, che si trovano sulle falde dei colli Albani. Era considerata "shiappa" il pilota che non portasse a casa l'immagine del bersaglio di una determinata grandezza

a parità di caratteristiche della macchina fotografica, e se il centro dell'immagine del bersaglio non coincidesse con il centro della fotografia. Naturalmente era un mezzo addestrativo empirico, giacché la traiettoria della bomba non s'identifica con la traiettoria della luce, ma risultava molto utile per abituare il pilota a non temere la collisione con i bersagli elevati, a sorvolare i bersagli stessi secondo l'esatta direzione e a premere il pulsante nell'istante preciso.

Obbiettivi dell'Armata Aerea.

E mi ricordo quando andavamo e mandavamo a fare l'assalto foto-panoramico contro le stazioni ferroviarie della linea di Terracina, o di quella di Civitavecchia, della linea di Terni o di quella di Orvieto. Sceglievamo le stazioni anche piccole, ma importanti, per le biforcazioni e per i servizi di cui erano sede.

E gli assalti ai campi d'aviazione? Mi ricordo quando il prode Magaldi, poi Medaglia d'Oro, durante un assalto al campicello d'aviazione di Terracina, strappò un cavo di acciaio dalle antenne da cui era sostenuto, e lo portò a casa avvolto attorno al mozzo dell'elica. E durante le manovre dell'Armata Aerea del 1934, quando il gruppo d'assalto di Nelli andò a "sfottere" i colleghi cacciatori sul campo di Bologna. Chi fu che abbatté, con l'ala, l'asta della bandiera dell'edificio della stazione di Modena?

Oggi ci vengono a raccontare che l'aviazione d'assalto interessa meno delle altre specialità di offesa aerea, perché serve solo all'Esercito!. Noi allora non credevamo questo perché pensavamo che i treni e le stazioni ferroviarie, che gli stabilimenti industriali e i viadotti, che le centrali elettriche e i bacini idrici sopra accennati, fossero obbiettivi di carattere generale, che interessano sì i movimenti dell'esercito nemico, ma interessano anche l'economia nazionale nemica; e credevamo che attaccare i campi d'aviazione fosse anch'esso un compito dell'Armata Aerea e fosse più fruttuoso a volo rasente, scegliendo i bersagli precisi, che non dall'alta quota facendo i buchi sul terreno.

Però quando abbiamo saputo che i Tedeschi e gli Anglo-Americani adibivano, non soltanto gli Junkers-87 o i Blackburn "Skua", ma anche i loro velivoli più veloci e ben armati, ad effettuare contro officine, isolate o contenute nelle città, assalti in picchiata ed a volo rasente, ossia "bombardamenti di precisione" in sostituzione dei "bombardamenti a zona" effettuati con i grandi bombardamenti dalle grandi quote, allora ci siamo confermati nella soddisfazione, peraltro magra, di essere stati i precursori.

E ci siamo confermati nell'opinione che taluna dottrina assai plaudita nel periodo interbellico, quella che attribuiva interesse soltanto

ai bombardamenti di vaste "superfici distruggibili" meritasse per lo meno una rettifica e una integrazione.

Ho recentemente letto sul giornale "Le Vie dell'Aria": "Uno degli atteggiamenti insostenibili in aviazione è il dogmatismo radicato, conservatore, insindacabile, lapidario, e ne abbiamo evidente dimostrazione ogni giorno nei riflessi di poderosi problemi strategici".

La convinzione che l'azione d'assalto, ossia l'offesa di precisione consentita dalle modalità in picchiata e a volo rasente, servisse allo stratega dell'aviazione per stroncare le linee di comunicazione terrestri del nemico e per lottare contro i suoi trasporti marittimi, specie quelli che si svolgono nei mari ristretti; che tali modalità di offesa fossero altrettanto vantaggiose contro qualsiasi categoria di obiettivi di piccole dimensioni ma di grande importanza, in qualsiasi ramo di attività della nazione nemica, sia industriale sia commerciale, sia di altra preparazione delle forze armate, l'abbiamo sostenuta con la voce e con la penna e soprattutto col "manico", cioè con la barra di comando del velivolo durante parecchi anni. Perché ancora oggi taluno sembra credere che l'azione di assalto serva soltanto contro le truppe nemiche in campo tattico?. Perché partendo da tale erronea credenza si ostenta di considerare l'aviazione d'assalto come una figlia spuria dell'Armata Aerea?.

Veritas filia temporis, ma da tempo tutti avrebbero potuto capirla perché fu detta e dimostrata in modo tanto chiaro, da rendere impossibile qualsiasi equivoco. Chi non avrà voluto capirla avrà avuto le sue personali ragioni, ma chi ha appartenuto alla specialità e in tal modo ne conosceva sia le aspirazioni esplicite, sia quelle intime, e tuttavia ancora oggi seguiti ad asserire una cosa diversa, ha ancor più certamente personali cagioni.

Non ci vengano ad argomentare che siccome l'Esercito s'interessava dell'aviazione d'assalto bisognava temere l'invasione dell'Esercito! Siamo tutti italiani o no?. Con lo stesso preconconcetto, nella stessa epoca, ci venivano ad argomentare che siccome la Marina s'interessava degli aerosiluranti, bisognava temere l'invasione della Marina. Così abbiamo avuto gli aerosiluranti di ripiego nel 1940, invece di averli ad hoc fin dal 1923. Così in Grecia ed in Marmarica, quando è stato necessario gettare contro le truppe nemiche, l'offesa a volo rasente, siamo ricorsi ai grossi bombardieri inerti, oppure siamo ricorsi ai piccoli cacciatori inermi per il compito specifico, sottraendoli al prezioso compito di caccia per il quale essi non sono mai numericamente sufficienti. Ero e sono perfettamente convinto che l'aviazione d'assalto può, e deve servire per offendere oltre alla vita della nazione avversa, ed oltre alla basi aeree, anche le altre forze armate nemiche: esercito e marina.

Se l'aviazione d'assalto, con mitragliatrici di grosso calibro o cannoncini, con spezzoni e bombe normali, oppure con bombe a razzo, attacca l'esercito nemico e contribuisce a spezzarne la resistenza o a contenerne l'irruenza, non dovremo noi preparare tale specialità con idonee caratteristiche tecniche e sufficiente quantitativo?

Fra le ragioni più o meno ragionevoli che rendono l'aviazione d'assalto sgradita a certi cervelli v'è di sicuro la sopravvivenza della vecchia "dottrina" secondo cui l'aviazione deve fare la guerra per conto suo, astraendo completamente da ciò che fanno l'Esercito e la Marina.

Mentre ci sollazzavamo con discussioni su questo dogma, l'aviazione dovette intervenire contro le truppe nemiche in Etiopia (ma dissero che era una guerra coloniale), poi dovette intervenire contro le truppe nemiche in Spagna (ma dissero che era una guerra speciale). Quasi quasi, di quegli interventi, ne incolparono noi assaltatori! Ma non poterono dire che fosse colpa mia o degli altri camerati di Ciampino-Sud quando l'aviazione intervenne contro le truppe nemiche e i loro carri armati in Polonia e in Francia, nei Balcani e in Russia!.

Aviazione disponibile.

Ebbene, torno a ripetere quello che tante volte nel ventennio trascorso ho detto ed ho scritto: se l'aviazione non vuole essere *disponibile* per tutte le esigenze belliche per cui è di idonea, anche per quelle che più interessano l'Esercito e la Marina, allora queste due Forze Armate hanno buon gioco a chiedere ciascuna un'aviazione per proprio conto, perché nessuno può loro contestare che ne abbiamo bisogno, non soltanto per l'esplorazione e per il trasporto, non soltanto per difendere il cielo sotto cui le operazioni di superficie si svolgono, ma anche per picchiare contro la forza armata simile che è di fronte a loro.

Tale bisogno è *incoercibile*, fatale come una forza della natura e non saranno le nostre polemiche cartacee ad annullarlo. Se vogliamo dimostrare saggezza incanaliamo tale bisogno verso i nostri interessi aviatori, che del resto s'identificano con gl'interessi nazionali; collaborare è un dovere, ma collaborare è un diritto, collaborare giova alle altre forze armate, ma collaborare giova a noi; se ne avvantaggerà l'espansione quantitativa e qualitativa dell'Aviazione.

Lo so che l'Esercito e la Marina (non in Italia soltanto) tendono ad abusare dell'intervento dell'Aviazione, a sperperarla in richieste di dettaglio. Ma l'abuso non può annullare la legittimità dell'uso, non può sopprimere l'opportunità che per taluni interventi dell'aviazione sia *disponibile*! Contestiamo l'abuso, facilitiamo l'uso.

Ripeto che se l'Aviazione è *disponibile*, tutta con tutte le sue specialità e tutti i suoi stormi, per intervenire nel campo aeroterrestre e in quello aeromarittimo, con l'offesa o con la difesa, con l'esplorazione o con il trasporto, allora essa può sostenere che tutte le buone ragioni inducono a confermare l'unità, l'autonomia, l'indipendenza *organica* dell'Aviazione, e nessuna buona ragione esiste che vi opponga. Negan-dosi tale disponibilità, gli aviatori contribuiscono a spezzare l'unità dell'Aviazione.

Dobbiamo soprattutto affermare il principio che la possibilità di *concentrazione dei mezzi, nel luogo e nel tempo, nelle categorie di ob-biettivi cui volta a volta più occorra*, costituisce la ragione fondamentale della unità autonoma e indipendenza dell'Aviazione, che si aggiunge alle ragioni seguenti: non triplicare gli organi tecnico-scientifici, non triplicare le direttive alle industrie, non farci reciproca concorrenza nell'approvvigionare le materie prime e nel reclutare il personale, non seguire criteri dissimili nella organizzazione e nel funzionamento delle scuole, dei servizi aeroportuali, sanitari, commissariali eccetera; sce-gliere le basi aeree in vista di tutti i possibili compiti e non con intenti unilaterali.

Lo so che qualche collega dell'Esercito e della Marina scrive che non si può comprendere perché l'Aviazione debba essere unitaria, mentre l'artiglieria è divisa fra Esercito e Marina; altri scrive che se gli autocarri fanno parte dell'ente che se ne serve, altrettanto deve essere per gli aeroplani! Sono sofismi, ma siamo noi a dar l'apparenza di verità ai sofismi stessi, quando neghiamo la nostra *disponibilità*.

Lo so, bisogna trovare il *come*, senza creare intoppi e senza urtare suscettibilità, si possa attuare *l'unità di comando* allorché in de-terminati scacchieri terrestri o marittimi il nostro intervento si svol-ga (tempo, luogo, obiettivo, evento, modalità) con il carattere di una collaborazione diretta. Ma *bisogna trovarlo*, e bisogna risolvere il problema razionalmente, con un criterio base che abbia valore costante e non alla giornata, non restando alla mercé dell'umore conciliativo o dell'umore puntiglioso dei vari comandanti dell'Aviazione, dell'Eser-cito, della Marina, che convivano in un determinato scacchiere.

Se si trova il come conciliare unità autonomia indipendenza *organica* dell'Aviazione con il perfetto coordinamento dell'opera sua rispetto a quella delle altre due Forze Armate; se si trova il macchi-nismo pratico per una *collaborazione diretta intima*, quando occorra, in qualsiasi scacchiere, qualsiasi settore, qualsiasi fase e qualsiasi giorno, fra le aliquote dell'Aviazione e le aliquote dell'Esercito, fra le aliquote dell'Aviazione e le aliquote della Marina, allora la forza armata dell'aria conserverà l'attuale posto di parità rispetto alle due altre Forze Ar-mate; e forse con il vigore incoercibile di sviluppo tecnico che le è pro-

prio ed è lungi dall'esaurirsi, riuscirà perfino a realizzare la superiorità sulle altre due Forze Armate nel contributo alla guerra comune per la comune vittoria.

Altrimenti verrà il giorno in cui tutte le imprese dell'Aviazione su terra e su mare saranno considerate soltanto rispettivamente: imprese dell'Esercito fatte con *cannoni che sparano più lontano*, e imprese della Marina fatte con *navi che volano*.

S'intende che il come conciliare l'indipendenza organica e la collaborazione intima riguarda soprattutto la scienza dell'ordinamento. Ma l'esistenza di una specialità che per le caratteristiche tecniche e per le sue modalità tattiche possieda la prerogativa strategica di poter essere indifferentemente impiegata contro l'Esercito nemico; contro la marina nemica, contro l'aviazione nemica, contro la nazione nemica (nei suoi elementi economici, industriali ed anche psicologici) non soltanto non vulnera il principio dell'unità, autonomia e indipendenza organica dell'Aviazione, ma ne è la migliore garanzia.

All'Esercito i grandi bombardieri non interessano affatto in quanto essi sono del tutto non idonei all'intervento nel luogo e nel tempo e negli obbiettivi che all'Esercito interessano. I grandi bombardieri interessano moderatamente anche la Marina almeno per offendere navi in mare aperto, e almeno da quando la precisione del bombardamento in volo orizzontale in quota s'è dimostrato tale da farci ricorrere al criterio del "bombardamento" statistico, ossi dover adoperare (per imbroggiare qualche colpo sopra una squadra, o un convoglio) moltissime bombe di calibro troppo piccolo, oppure moltissimi velivoli con bombe di calibro sufficiente.

Nessuna obiezione di teorici e nessuna riluttanza di pratici potranno contestare l'opportunità che una specialità dell'aviazione idonea a battere contro tutti gli obbiettivi di superficie, debba essere in mano ad un comandante solo per fare massa a volta là dove più occorra, su terra o su mare, lontano o vicino.

La specialità a "tutto servizio"?

Ed ora che mi viene fatto di ricordare quei nostri addestramenti nella 5ª Brigata d'Assalto a Ciampino-Sud, quando i nostri stormi, composti degli ultimi A.C.3 e C.R.20, e dei primi A.P.I., Breda-64 e Breda-65, effettuavano le "azioni complesse" in cui ciascuna squadriglia, secondo le caratteristiche dei velivoli di cui era dotata, aveva un compito determinato e coordinato nel complesso dell'azione.

Mi ricordo soprattutto delle esercitazioni che svolgevamo sui monti della Tolfa che sovrastano Civitavecchia: alcuni dei velivoli della

Brigata effettuavano l'assalto a volo rasente con gli spezzoncini fumogeni simulanti le bombe, e con le mitragliatrici alimentate da cartucce a salve. Alcuni altri velivoli effettuavano la irrorazione di aggressivi chimici o le cortine di nebbia destinate a proteggere dalla difesa contraerea i velivoli assaltatori sopravvenienti; alcuni altri velivoli effettuavano pattuglie di difesa nel cielo, sostituendo i caccia, per proteggere il sottostante territorio del proprio partito da ipotetiche offese di bombardieri, e pur sapendo che ne avrebbero buscate se fossero sopravvenuti ipotetici caccia nemici; infine alcuni altri velivoli effettuavano l'esplorazione fotografica per documentare il complesso dell'azione svolta.

Ho voluto rievocare questo per avere occasione di dire: l'asserzione di taluni che l'aviazione d'assalto *voglia* essere buona a tutto è un rovesciamento della verità; essa è, per forza di cose, per ineluttabili motivi tecnici e pratici, idonea all'assalto a volo rasente e in picchiata, al bombardamento leggero in quota, alla scorta dei bombardieri, alla caccia notturna, all'esplorazione veloce.

Il velivolo d'assalto non farà mai concorrenza ai grandi bombardieri nel loro compito specifico, e tanto meno ai cacciatori nel loro compito specifico, come non farà concorrenza ai velivoli da ricognizione e da collegamento, e tanto meno ai velivoli da trasporto. Ma una vastissima gamma di compiti è nelle possibilità, sia pure accessorie, dei velivoli concepiti e realizzati per il compito principale d'assalto. Oggi l'assalto si fa con i bimotori biposti, e aggiungo che questo avviene sino a quando non esisteranno motori di potenza sufficiente e non saranno risolti sui monomotori i problemi di ampiezza visuale e di armamento che sui bimotori si risolvono facilmente; inoltre il bimotore porta meglio il siluro; d'altronde nessun bimotore avrà meglio d'un monomotore quella maneggevolezza e manovrabilità che in volo rasente e in picchiata sono necessarie.

Accanto ai monomotori d'assalto esistono anche bimotori idonei all'assalto, e non importa che si chiamino *d'assalto!*. Essi sono, per esempio, il germanico Messerschmitt-210 denominato "distruttore", e l'inglese Da Havilland-DM.88 "Mosquito", denominato "ricognizione, bombardamento, caccia".

Sono idonei all'assalto a volo rasente e in picchiata, in varia misura, e sono adoperati a tale scopo, taluni con bombe, altri con siluro, nonostante che taluni abbiano diverse denominazioni, per esempio anche alcuni *monomotori biposti*, come segue:

Russi: T.B.17 - B.B.I. - Stormovick

Inglese: Swordfish - Defiant - Fulmar Puma - Blackburn Skua - Fairey Battle.

Americani: Vought Sikorsky Vindicator - Curtiss Helldiver - Grumman Avenger - Douglas Devastator - Northrop BT.2 - Vultee Georgia - Vultee Vengeance - Brewster Bermuda.

Germanici: Junker 87.B - Focke Wulf.198 - Heinkel.118

Giapponesi: Mitsubishi.K.01

Si aggiungano altri monoposti adoperati per mitragliare a volo rasente (apparecchi già usati per altri impieghi), come ad esempio:

Inglese: Hurribomber - Spitfire

Americani: North American Mustang - Kittybomber

Tedeschi: Messerschmitt.109 E, ed F - Focke Wulf. 190.

Ed alcuni bimotori, per esempio:

Russi: S.B.3 - B.B.22 - P.2

Inglese: Bristol Beaufighter - Blenheim Fighter - Blenheim Bailey - Westland Whirlwind - Bristol Beaufort

Americani: Lockheed Lightning - Douglas Boston III^o - North American Na.40 - Martin Maryland - Martin Baltimore - Grumman Skyrocket - Bell Airacuda

Germanici: Messerschmitt.110, 115, 210 - Focke Wulf.187 - Junker.88 - Henschel.129 - Dornier.217

Se nell'elenco non ho incluso velivoli italiani, non è che non esistano o non ne siano esistiti, o che non siano validi. Penso che noi italiani avremmo potuto essere i primi a possedere velivoli di questa categoria e li avremmo certo oggi migliori di tutti, se tanti misoneismi se tante ristrettezze di vedute, se tante incomprensioni in buona o in mala fede, se tanti (bisogna pur dirlo) *personalismi* non si fossero coalizzati per soffocare le voci che chiedevano un'aviazione d'assalto, e tuttavia rifiutano rivendicare all'Italia la priorità, il vanto di questa concezione. I parziali precedenti storici non annullano la priorità del passaggio dallo sporadico al sistematico.

Comunque, è vero che i velivoli d'assalto sono idonei a diversi compiti?. Ed è vero che tutti tali compiti sono di giorno in giorno sempre più indispensabili, non soltanto nella guerra in genere, ma soprattutto nella *nostra* guerra, nel *nostro* scacchiere in *questa* fase che attraversiamo?

Sono indispensabili e sono idonei specialmente:

- per l'assalto ai campi d'aviazione nemici in Tunisia ed Algeria.
- per l'assalto alle truppe nemiche nello stesso territorio.
- per l'assalto alle navi nemiche nel ristretto Canale di Sicilia.
- per l'assalto ai mezzi ed alle truppe da sbarco del nemico se tentassero d'invadere la Sicilia, la Sardegna, o la Penisola e la Grecia.
- per l'esplorazione veloce in tutto il mare e la terraferma sopra nominati.
- per il bombardamento leggero, in quota, dovunque, entro il limite del loro raggio d'azione.
- per la scorta ai bombardieri in un raggio d'azione maggiore di quello consentito ai caccia puri.
- per la difesa aerea notturna delle nostre città.

L'aviazione d'assalto può essere una massa manovrabile a disposizione del Condottiero, non soltanto per le azioni d'assalto (che non sono solamente contro l'esercito nemico) ma anche per eventuali sopravvenienti esigenze degli altri compiti suddetti. Perciò la proporzione d'aviazione d'assalto, rispetto alle altre specialità, come da taluno proposta, è giusta e opportuna, anzi è moderatissima.

Gli Eroi Alati che appartennero in pace alle Squadriglie d'Assalto di Ciampino-Sud e quelli che nella guerra d'Etiopia, nella guerra di Spagna, nella attuale guerra mondiale, effettuarono con svariati tipi di velivoli azioni di offesa a volo rasente e in picchiata, su terra e su mare, contro le forze armate nemiche o contro altri obiettivi; gli Eroi Alati che nelle tre ultime guerre meritavano la Medaglia d'Oro al V.M., ci esortano e ci confermano nella fede che l'idea dell'Assalto Aereo avrà ancora più vaste applicazioni e validamente contribuirà alla vittoria.

Ricompense al valore - Aviazioni di merito - Attestati Encomi

Campagne di guerra: 1916 - 1917 - 1918

Decorato di Medaglia di Bronzo al V.M. perché: "Pilota d'Aeroplano da Ricognizione d'Artiglieria, in volo sul Pasubio, attaccato e mitragliato da un apparecchio da caccia nemico, con abili audaci manovre, si manteneva nella zona per permettere all'Ufficiale Osservatore di compiere la ricognizione, e si accingeva al ritorno solo quando, per gravissimi danni subiti, l'apparecchio non poteva più continuare il volo" — Cielo del Pasubio. 19.2.1917.

Decorato di Medaglia di bronzo al V.M. perché: "Pilota di una Squadriglia di Artiglieria, compì numerosi voli su zona nemica in condizioni atmosferiche difficili noncurante delle artiglierie avversarie che gli colpirono più volte l'apparecchio. Il giorno 8.1.1917 durante un volo di ricognizione, per permettere all'osservatore di individuare una batteria nemica nei pressi di Aisovizza, si abbassò noncurante del vivo fuoco nemico, ed ebbe l'apparecchio colpito in pieno e gravemente danneggiato, rimanendo egli stesso colpito nel casco da un frammento metallico, nonostante ciò riuscì a condurre nel nostro territorio l'apparecchio dimostrando perizia e calma singolari. Cielo di Aisovizza 8.1.1917

Encomiato dal Comandante dell'Aeronautica dell'8^a Armata per il seguente motivo: "Dimostrava alto spirito aggressivo ingaggiando nella stessa giornata (6.10.1918) due vivaci combattimenti aerei in uno dei quali, dietro il Castello di Susegana, abbatteva un velivolo nemico. (Ordine del giorno n. 87 dell'Ottobre 1918)

Concessa la Croce di guerra al V.M., in sostituzione dell'encomio solenne concesso con D.L. - 3.3.1918, perché: "Pilota d'Aeroplano da ricognizione, attaccato da due apparecchi da caccia nemici accettava il combattimento e si decideva a tornare sulle nostre linee solamente quando ebbe l'apparecchio gravemente colpito. Liberatosi dall'inseguimento da parte dell'avversario tornava a bassissima quota sulle linee nemiche per portare a compimento il mandato affidatogli. Altipiano di Asiago - 19 giugno 1917

Decorato della Medaglia d'Argento al V.M. perché: "Pilota da Caccia di alto valore, diede costante mirabile prova di alto sentimento del dovere, di ardimento, di ferma volontà. Il 26.5.1918, in collaborazione di

altro pilota della 76^a Squadriglia, assaliva nove apparecchi nemici, riuscendo dopo lungo aspro combattimento ad abbatterne due, portando così a 6 il numero delle vittorie conseguite.
Cielo del Piave 1.11.1917 - 26.10.1918

Nominato Cavaliere della Corona d'Italia per speciali benemeritenze con R.D. - 28.7.1922

Nominato di Motu Proprio di S.M. Ufficiale dell'Ordine della Corona d'Italia il 31.10.1923

Nominato Cavaliere nell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, con Sovrano Motu Proprio del 28.1.1926

Promosso Tenente in S.P.E. per merito di guerra con Bollettino Spec. Com. Sup. disp. 254 del 7.6.1919

Encomio di cui al suppl.n.1 al Foglio d'Ordini in data 10 gennaio 1930: "la 1^a Divisione Aerea di formazione ha brillantemente esaurito il suo compito. Al Comandante e al personale, elogiati il 4 gennaio dal Capo del Governo, ed oggi dall'Augusto Sovrano e dalle LL.MM. il Re del Belgio e il Re di Bulgaria, sia di premio il convincimento d'aver contribuito con la loro opera allo sviluppo dell'Aeronautica Italiana, ed al prestigio della Nazione".

Encomio tributato da S.E. il Ministro dell'Aeronautica: Nelle manovre aero-navali del 1932, partecipava in qualità di pilota ad una importante azione tattica perfettamente riuscita, compiendo con apparecchio terrestre un lungo volo rasente sul mare a notevole distanza dalla costa - F.O. n. 24 del 25 agosto 1932.

Nominato Commendatore della Corona d'Italia - R.D. 25.10.1932

Encomio tributato da S.E. il Comandante della 3^a Z.A.T.: "Comandante di Gruppo Autonomo di specialità sperimentale, pur contenendo l'at-

tività di volo nei ristretti limiti prescritti, sapeva portare il personale tutto (piloti e specialisti) ad un eguale ed ottimo grado di addestramento". - Foglio 1974 in data 2.4.1934

Decorato della Medaglia Militare Aeronautica di Lunga Navigazione Aerea di 1° Grado, d'Oro. - B.U. 1934 - Disp. 28

Decorato della Croce di Cavaliere Ufficiale dell'Ordine di dei SS. Maurizio e Lazzaro - R.D. - 14.1.1938. B.U. 1938

Decorato della Croce al Merito di Guerra per le operazioni di grande Polizia Coloniale in A.O.I. - D.M. del 2.8.1938 - B.U. 938 - Disp. 32

